Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 25.

(Nr. 8237.) Vertrag zwischen Preußen und Oldenburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz. Vom 17. März 1874.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg, von dem Wunsche geleitet, daß die von Harlingen über Leeuwarden und Gröningen bis Neue Schanz hergestellte Niederländische Staats-Eisenbahn bis zur Rheine-Emdener Eisenbahn fortgesetzt und daß zwischen den Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen und der gedachten Niederländischen Staats-Eisenbahn ein direkter Eisenbahnbetrieb hergestellt werde, haben Behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Wilhelm Jordan,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Duddenhausen,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Adolph Scholz;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Ernst Buresch,
Allerhöchstihren Ministerialrath Günther Jansen,

welche, vorbehaltlich der Ratifikation, folgenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet innerhalb des Preußischen Gebiets der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung den Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz, welche in Ihrhove an die Rheine-Emdener Bahn und bei Neue Schanz an die Niederländische Staats-Eisenbahn anschließen soll.

Ausgegeben zu Berlin den 15. Oktober 1874.

Artikel 2.

Die Regelung aller auf den Anschluß dieser Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz an die Niederländische Staats-Eisenbahn bezüglichen Verhältnisse bleibt der Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reiche und der Niederländischen Regierung vorbehalten.

Artikel 3.

Der Bau und Betrieb der in Rede stehenden Eisenbahn erfolgt für Rechnung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung. Die Königlich Preußische Regierung leistet jedoch der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu dem erforderlichen Anlagekapitale einen unverzinslichen und niemals rückzahlbaren Zuschuß von dreimalhundert Tausend Thalern, wovon fünfundzwanzig Tausend Thaler an die Stadt Papenburg zur Beschaffung eines unterhalb Papenburg an der Eisenbahnbrücke über die Ems zu haltenden Schleppdampfers abgeführt werden. Die Zahlung erfolgt in drei Raten, wovon die beiden ersten Raten im Betrage von je Einhundert Tausend Thalern am Schlusse des ersten respektive zweiten Baujahres (Artikel 7. Nr. 1. des gegenwärtigen Vertrages) fällig werden und der Rest nach Vollendung des Baues zu zahlen ist.

Die Königlich Preußische Regierung ist ferner bereit, soweit es mit den Interessen der Rheine-Emdener Eisenbahn verträglich ist, die Mitbenutzung des Bahnhofes dieser Bahn zu Ihrhove der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu gestatten und zu diesem Zwecke den Bahnhof Ihrhove auf eigene Kosten zu erweitern. Ueber den Umfang und die Bedingungen dieser Mitbenutzung, insbesondere auch über die Großherzoglich Oldenburgischerseits dafür zu gewährenden Vergütungen werden die Eisenbahnverwaltungen beider Staaten besondere Verständigung treffen. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung hat jedoch für die Mitbenutzung der Geleise des Bahnhofes Ihrhove eine besondere Vergütung so lange nicht zu zahlen, als sie in Gemäßheit des nachstehenden Artikels 15. auf der Strecke der Westphälischen Eisenbahn von Ihrhove nach Leer den Mitbetrieb ausübt und dafür das daselbst stipulirte Aequivalent entrichtet. Ein Gleiches gilt bezüglich der Bahnhofsgebäude zu Ihrhove, deren Mitbenutzung der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung insoweit eingeräumt wird, als die Mitbenutzung ohne Benachtheiligung des Betriebes der Westphälischen Eisenbahn zulässig ist und einen besonderen Kostenaufwand für die Westphälische Eisenbahnverwaltung nicht herbeiführt. Für die Dienstleistungen, welche das Stations- und Expeditions-Personal der Westphälischen Eisenbahn für die Großherzoglich Oldenburgische Verwaltung etwa mitverrichten sollte, hat letztere ein besonderes Aequivalent zu zahlen.

Artikel 4.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — den jetzigen und künftigen Preußischen Gesetzen und Verordnungen, insbesondere dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. und dem Gesetze vom 16. März 1867. über die Besteuerung von Eisenbahnen unterworfen.

In-

Insoweit die zur Eisenbahnanlage erforderliche vorübergehende oder bleibende Abtretung des Grundes und Bodens, sowie die dazu etwa nöthige Aufhebung von Gerechtsamen im Wege gütlicher Vereinbarungen zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird die Königlich Preußische Regierung das Enteignungsverfahren nach Maßgabe der betreffenden Preußischen Gesetze eintreten lassen.

Artikel 5.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu bauenden und zu betreibenden Bahnstrecke im Königlich Preußischen Gebiete der Königlich Preußischen Regierung ausdrücklich vorbehalten. Auch sollen die an der Bahnstrecke im Königlich Preußischen Gebiete zu errichtenden Hoheitszeichen nur diejenigen des Preußischen Staates sein.

Die Bahnpolizei wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung durch die von den zuständigen Königlich Preußischen Behörden in Eid und Pflicht zu nehmenden Bahnpolizei-Beamten ausüben lassen. Alle innerhalb des Königlich Preußischen Gebietes vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen sollen den Königlich Preußischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach den im Preußischen Staate gültigen Gesetzen und Verordnungen beurtheilt werden.

Für die auf den Eisenbahndienst bezüglichen Dienstvergehen der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angestellten Beamten sind jedoch die Großherzoglich Oldenburgischen Behörden allein zuständig.

Wird die Verhaftung eines auf der Bahn innerhalb des Königlich Preußischen Gebietes fungirenden Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnbediensteten wegen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen von Königlich Preußischen Behörden verfügt, so wird hierbei von denselben auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes gehörige Rücksicht genommen und, soweit es nach den Umständen irgend thunlich ist, die nächstvorgesetzte Eisenbahnbehörde so zeitig von der Verhaftung in Kenntniß gesetzt werden, daß der etwa nöthige Stellvertreter noch rechtzeitig in den Dienst eingewiesen werden kann.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist damit einverstanden, daß die von ihr bestellte Bau- und Betriebsverwaltung wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues und Betriebes der Bahn auf Königlich Preußischem Gebiete erhoben werden möchten, der Entscheidung der zuständigen Königlich Preußischen Gerichte unterworfen ist, und daß die gegen die vorgedachte Verwaltung ergehenden Entscheidungen für die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ohne Weiteres verbindlich sind.

Artikel 6.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung, sowie die Handhabung der Ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen

ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der Königlich Preußischen Regierung ressortiren, an jene Behörde zu wenden.

Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel 7.

Für den Bau der Ihrhove-Neue Schanzer Eisenbahn innerhalb des Preußischen Gebietes gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

1) Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist verpflichtet, die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn längstens innerhalb dreier Jahre nach der Ratifikation des zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden abzuschließenden Vertrages (Artikel 2. des gegenwärtigen Vertrages) zu bewirken.

2) Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, und sämmtliche Bauprojekte unterliegen der Genehmigung des Königlich Preußischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

3) Was die Konstruktion der Lokomotiven und Fahrzeuge betrifft, so sollen die von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung geprüften Betriebsmittel ohne weitere Revision im Königlich Preußischen Gebiete für den Betrieb der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung auf der Strecke Leer-Neue Schanz zugelassen werden.

   Vorkehrungen und Einrichtungen innerhalb der Umgebungen der Bahnanlage, welche von Seiten der Königlich Preußischen Regierung zum Schutze der Adjazenten gegen Feuersgefahr verlangt werden, ist die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung auf ihre Kosten auszuführen verpflichtet.

4) Die von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bestellte Bauverwaltung hat allen Anforderungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen und die aus diesen Anordnungen etwa erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichtspersonals entstehenden Kosten zu tragen. Sie wird den Anforderungen der zuständigen Behörden wegen Genügung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten und die dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen, auch zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. Dezember 1846. für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse die nöthigen Zuschüsse leisten.

5) Die Bahn wird zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen, die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist jedoch zum Bau und Be-

Betriebe eines zweiten Geleises — für welches der Grund und Boden sogleich bei der Anlage der Bahn mit zu erwerben ist — verpflichtet, sobald die Königlich Preußische Regierung solches im Verkehrsinteresse für nothwendig erachtet und verlangt. Gegen die desfallsige Anordnung der Königlich Preußischen Regierung steht der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung binnen einer präklusivischen Frist von vier Wochen die Einlegung des Rekurses beim Reichs-Eisenbahnamt zu, bei dessen Entscheidung es sodann bewendet.

6) Die Eisenbahnbrücke über die Ems unterhalb Papenburg erhält eine lichte Durchflußweite von 319 Metern, in der Höhe der Pfeiler-Oberkanten gemessen. Dieselbe wird eine Drehbrücke mit zwei Oeffnungen von je 20 Metern lichter Weite erhalten.

Oberhalb und unterhalb dieser beiden für die Durchfahrt der Schiffe bestimmten Oeffnungen werden Leitwerke von je 60 Metern Länge Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angelegt. Ueber die Lage und Konstruktion dieser Leitwerke wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung der Königlich Preußischen Regierung ein besonderes Projekt zur Genehmigung vorlegen und den desfallsigen Anforderungen der Königlich Preußischen Regierung nachkommen.

Für die in die Nähe der Brücke gelangenden Schiffe, deren Weiterfahrt durch den Schluß der Durchlaßöffnungen verhindert wird, werden Einrichtungen getroffen, welche es Schiffen mit einem Tiefgange bis zu 4 Metern gestatten, die Oeffnung der Brücke, eventuell den Wiedereintritt des für die Weiterfahrt erforderlichen Wasserstandes und der geeigneten Stromrichtung in aller Sicherheit abzuwarten.

Zu diesem Zweck werden Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung oberhalb und unterhalb der Brücke in möglichster Nähe derselben an Flußstellen von ausreichender Wassertiefe und Geräumigkeit Vorkehrungen zum Festlegen von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 4 Metern getroffen und Signalvorrichtungen aufgestellt, mittelst deren die Schiffer rechtzeitig und vor Erreichung der Schiffsliegeplätze erfahren, ob die Drehbrücke geöffnet oder geschlossen ist.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet Sich, die vorbezeichneten, im Interesse des Schiffahrtsverkehrs angeordneten Einrichtungen zu unterhalten und für deren Bedienung Sorge zu tragen, dieselben auch in der von der Königlich Preußischen Regierung etwa für nothwendig erachteten Weise zu vervollständigen oder abzuändern.

Auch liegt der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Verpflichtung ob, für die Herstellung und Unterhaltung einer den oberhalb und unterhalb gelegenen Fahrwasserstrecken entsprechenden und mit ihnen im Zusammenhange stehenden Fahrbahn durch die beiden Brückenöffnungen zu sorgen.

Als Grundsatz soll gelten, daß die Drehbrücke stets offen ist und nur zu den Passirzeiten der Eisenbahnzüge geschlossen wird. Die Festsetzung der Brückenschließzeiten erfolgt mit Genehmigung der Fahrpläne durch den Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffent-

öffentliche Arbeiten. Soweit bei der landespolizeilichen Prüfung der aufzustellenden speziellen Projekte Modifikationen, welche die vorstehend unter dieser Nummer 6. verabredeten Grundlagen nicht berühren, sich als nothwendig oder zulässig herausstellen, sind diese Modifikationen nach erfolgter Genehmigung durch den Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Ausführung maßgebend.

Artikel 8.

Die Genehmigung, nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplanes, bleibt der Königlich Preußischen Regierung vorbehalten, ebenso die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie der Abänderung der Tarife, insoweit dieselbe nicht dem freien Ermessen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung überlassen wird. Bei der Feststellung der Tarife wird die Königlich Preußische Regierung die Tarife der Westphälischen Staatsbahn im Allgemeinen maßgebend sein lassen und niedrigere Tarife, als bei der letzteren bestehen, nicht fordern.

Die Beförderung von Personen ist in vier Wagenklassen zu bewerkstelligen und muß in beiden Richtungen der Bahn mindestens einer der täglichen fahrplanmäßigen Personenzüge die vierte Wagenklasse führen.

Für den Transport von Kohlen und Koaks und eventuell der übrigen, im Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände ist der Einpfennigtarif einzuführen, soweit und sobald dies von dem Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verlangt wird.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung übernimmt ferner die Verpflichtung, soweit der Königlich Preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten es im Verkehrsinteresse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst direkter Expeditionen und Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom bezeichneten Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser direkten Tarife ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung verpflichtet, auf Verlangen des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarifeinheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Lokaltarife erhebt. Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den Lokaltarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile ermäßigten Satz pro Zentner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tarifsatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zugestehen.

Für durchgehende Gütertransporte wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr für die Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt-, noch die letzte Adreßstation an dieser Bahn liegt.

Die

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung zur Einrichtung eines direkten Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tarifsatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren, und somit für ihre, in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarifeinheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Lokalverkehre resp. in einem anderen durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung zum Zwecke der Einrichtung eines neuen direkten durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präzisirt ist, von einer anderen Bahnverwaltung fordern, und die letztere, ohne von dem bezeichneten Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen direkten Verkehr überhaupt einzugehen, oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tarifsatzes zu machen, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung an das ihrerseits auf Erfordern des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für einen direkten Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

Artikel 9.

Die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staats-Eisenbahnen im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Gültigkeit haben.

Artikel 10.

Gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung bezüglich der in Rede stehenden Bahnstrecke den Bestimmungen unterworfen, welche zu Gunsten dieser Verwaltungszweige vom Bundesrathe für die Staats-Eisenbahnen im früheren Norddeutschen Bundesgebiete erlassen sind oder künftig erlassen werden.

Artikel 11.

Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das 35ste Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu wählen.

Artikel 12.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die in Rede stehende Bahnstrecke mittelst Zweigbahnen, als die Benutzung der ersteren gegen zu verein-

einbarende, eventuell vom Preußischen Handelsministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

Artikel 13.

Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die in Preußen belegenen Bahnstrecken ganz oder theilweise veräußern oder verpachten oder sonst den Betrieb darauf Anderen abtreten wollen, so ist zu jeder dieser Maßnahmen die Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung nothwendig.

Artikel 14.

Die Königlich Preußische Regierung behält Sich das Recht vor, die innerhalb Ihres Gebietes belegene Strecke der im Artikel 1. genannten Bahn nebst allem zu dieser Strecke zu rechnenden Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet, oder auch später nach einer mindestens ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals, nach Abrechnung des von der Königlich Preußischen und Königlich Niederländischen Regierung à fonds perdu geleisteten Zuschusses von insgesammt sechshundert fünfundsiebenzig Tausend Thalern, zu erwerben. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll jedoch von dem zu erstattenden Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel 15.

Um im Interesse des Publikums beim Verkehre zwischen der Oldenburgischen Eisenbahn von Oldenburg nach Leer und von Ihrhove nach Neue Schanz einen Betriebswechsel zu vermeiden, räumt die Königlich Preußische Regierung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung das Recht ein, auf alleinige Kosten der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung mit deren eigenem Personal und Betriebsmaterial die Personen- und Güterzüge jener Bahnstrecken über die Westphälische Eisenbahn auf der Strecke zwischen den Stationen Ihrhove und Leer durchzuführen.

Für diese Mitbenutzung der Strecke Ihrhove-Leer soll insbesonde Folgendes gelten:

1) Die solchergestalt durchzuführenden Züge der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung dürfen auch für den Lokalverkehr der Strecke Ihrhove-Leer benutzt werden, während im Uebrigen die Bedienung dieses Lokalverkehrs der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn verbleibt.

2) Die Königlich Preußische Regierung ist zwar berechtigt, der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die gedachte Mitbenutzung der Strecke Ihrhove-Leer zu kündigen, diese Kündigung darf jedoch frühestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Eisenbahn Ihrhove-Neue Schanz geschehen, und soll das Mitbenutzungsrecht, in Ermangelung anderweitiger Verständigung, erst drei Jahre nach der Kündigung aufhören.

3) Für

3) Für die Einräumung dieses Mitbetriebs soll die Königlich Preußische Regierung die Hälfte der von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung auf der Strecke Leer-Ihrhove aus dem Personen- und Güterverkehr tarifmäßig zu erzielenden Roheinnahmen ohne irgend welchen Abzug ausbezahlt erhalten. Die Auszahlung erfolgt in dreimonatlichen Raten spätestens drei Wochen nach Ablauf des betreffenden Quartals portofrei an die Hauptkasse der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn.

Dieser Verwaltung sind über jene Roheinnahmen jederzeit die von ihr für erforderlich erachteten Nachweisungen zu liefern, auch ist ihr Einsicht aller betreffenden Akten und Berechnungen zu gestatten.

Außer dieser Vergütung hat die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Leer-Ihrhove keine Zahlungen zu leisten, insbesondere zu den Kosten der von der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn zu bewirkenden baulichen Unterhaltung und Erneuerung der Strecke und zur Besoldung des auf dieser Strecke stationirten Beamten- und Arbeiterpersonals nichts beizutragen.

4) Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung die Strecke Leer-Ihrhove mit Genehmigung der Königlich Preußischen Regierung in der Zeit von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens befahren, so wird über die dafür zu leistende Extraentschädigung besondere Abrede vorbehalten. Bewegen sich jedoch auch nach dem jeweiligen Fahrplane der Westphälischen Staatsbahnverwaltung innerhalb dieses Zeitraums Züge auf der hier in Rede stehenden Strecke, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung zu jener Extraentschädigung nicht verpflichtet, insoweit sie ihre Züge innerhalb fünfzehn Minuten vor oder nach dem Passiren eines Westphälischen Zuges durchführt.

5) Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung die Bahnstrecke Leer-Ihrhove, abgesehen von der Bedienung des Publikums, für ihre eigenen Bedürfnisse, z. B. zum Transport ihrer Bau- und Betriebsmaterialien, mitbefahren, so hat dieselbe, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, gleichfalls die halbe tarifmäßige Gebühr an die Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn zu entrichten.

6) Die im vorstehenden Artikel 8. bezüglich der Tarife und Fahrpläne, der Einführung der vierten Wagenklasse, bezüglich direkter Expeditionen &c. getroffenen Bestimmungen sollen auch für den Mitbetrieb der Strecke Leer-Ihrhove maßgebend sein.

Für den unter der Eingangs stipulirten Einschränkung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung mit überlassenen Lokalverkehr der Strecke Leer-Ihrhove dürfen die Transportpreise nicht niedriger gestellt werden, als diejenigen, welche die Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn auf derselben Strecke jeweilig erhebt.

7) Ingleichen sind die in den vorstehenden Artikeln 5. 6. 9. und 10. getroffenenen Bestimmungen für den in Rede stehenden Mitbetrieb maßgebend.

Der

Der Betrieb auf der gemeinschaftlich benutzten Strecke wird lediglich nach den auf der Westphälischen Staats-Eisenbahn jeweilig geltenden Reglements und Dienstvorschriften gehandhabt, sofern nicht Abweichungen von dem Königlich Preußischen Handelsministerium gestattet werden. Das auf der gemeinschaftlich benutzten Strecke fungirende Fahrpersonal der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung hat den Anordnungen der Westphälischen Eisenbahnverwaltung und ihrer Organe jederzeit unbedingte Folge zu leisten.

8) Im Uebrigen werden sich über die spezielleren Modalitäten der Mitbenutzung die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen verständigen, deren etwaige Meinungsverschiedenheiten durch das Königlich Preußische Handelsministerium entschieden werden sollen.

Artikel 16.

Die Königlich Preußische Regierung übernimmt für den Fall, daß sie die im vorstehenden Artikel vereinbarte Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove kündigen sollte, die Verpflichtung, der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Konzession zum Bau und Betriebe einer selbstständigen Eisenbahnverbindung zwischen Ihrhove und Leer unter den in den vorstehenden Artikeln 4. bis einschließlich 14. enthaltenen Bedingungen zu ertheilen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin vorgenommen werden. Zur Beurkundung haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin, den 17. März 1874.

(L. S.) Wilhelm Jordan.
(L. S.) Hermann Duddenhausen.
(L. S.) Adolf Scholz.
(L. S.) Ernst Buresch.
(L. S.) Günther Jansen.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden bewirkt worden.

Schluß.

Schluß-Protokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten von Preußen und Oldenburg waren heute zusammengetreten, um den wegen Anlage einer Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz zwischen ihnen vereinbarten Staatsvertrag zu vollziehen.

Bei dieser Veranlassung sind in das gegenwärtige Schluß-Protokoll noch die nachfolgenden Erklärungen niedergelegt worden, welche mit dem Vertrage selbst, sobald derselbe ratifizirt sein wird, gleiche Gültigkeit haben sollen, ohne daß es der besonderen ausdrücklichen Ratifikation dieses Schluß-Protokolls bedarf.

I.

Der in Rede stehende Staatsvertrag ist in der Voraussetzung geschlossen, daß die Königlich Niederländische Regierung an die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zu dem Anlagekapital der Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz einen unverzinslichen und niemals rückzahlbaren Zuschuß von 400,000 Thalern, buchstäblich viermalhundert Tausend Thalern, zahlt. Sollte die Königlich Niederländische Regierung diese Zahlung ablehnen, so erlischt für die beiderseitigen hohen Kontrahenten jede Verbindlichkeit des gegenwärtigen Vertrages.

II.

Zu Artikel 3. des Vertrages.

Die durch die demnächstige Einführung des Oldenburgischen Geleises bedingte Erweiterung resp. der Umbau des Bahnhofes Ihrhove wird von der Preußischen Regierung in der Weise bewirkt, daß derselbe die Gestalt eines Insel-Bahnhofes erhält, auf dessen Westseite das in Station 42,09 der Westphälischen Bahn abzweigende, auf dem angehefteten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschriebenen Situationsplane der Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz (Blatt I.) roth eingetragene Oldenburgische Geleise durchgeführt wird.

Die Kosten dieses Umbaues des Bahnhofes Ihrhove übernimmt die Königlich Preußische Regierung, soweit es sich dabei um gemeinschaftlich zu benutzende oder für den Betrieb der Westphälischen Bahn allein erforderliche Anlagen handelt.

Einrichtungen und Anlagen, die lediglich für den Oldenburgischen Betrieb bestimmt sind, fallen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zur Last.

III.

Zu Artikel 7. des Vertrages.

Zu Nr. 2.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung beabsichtigt, die Bahn zwischen Ihrhove und Neue Schanz in der auf dem angehefteten Situationsplane

 (Blatt I.)

(Blatt I.) roth eingetragenen Richtungslinie auszuführen. Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich mit der Wahl dieser Linie bezüglich der Strecke von Ihrhove bis zum Beginn der Kurve zwischen der Ems und dem Orte Weener unter dem Vorbehalte einverstanden, daß die bei der landespolizeilichen Feststellung der Spezialprojekte nach dem Ermessen der Königlich Preußischen Regierung sich als erforderlich herausstellenden Modifikationen zur Ausführung zu bringen sind.

Ueber die Einführung der Bahn in den Bahnhof Ihrhove entscheidet die Preußische Regierung, nachdem das Projekt für den Umbau dieses Bahnhofes festgestellt ist.

Zu Nr. 6.

Für die Lage der Eisenbahnbrücke über die Ems ist die auf dem angehefteten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschriebenen Situationsplane (Blatt II.) eingetragene rothe Linie maßgebend. Die Brücke muß nach Anweisung des Königlich Preußischen Kriegsministeriums mit Vorrichtungen zum Sprengen derselben und mit den sonstigen im Interesse der Landesvertheidigung für erforderlich erachteten Einrichtungen versehen werden.

Alle Pfeiler werden für ein Geleise ausgeführt, mit Ausnahme der drei Drehbrücken-Pfeiler (Drehpfeiler und zwei Aufschlagepfeiler), welche bis zur Höhe des gewöhnlichen Hochwassers sofort für zwei Geleise hergestellt werden.

Der eiserne Ueberbau sämmtlicher Oeffnungen wird vorläufig eingeleisig hergestellt. Wenn der eiserne Ueberbau des zweiten Geleises demnächst aufgestellt werden sollte, so wird der Zeitpunkt der Ausführung in den Oeffnungen der Drehbrücke auf desfallsigen Antrag der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung von der Königlich Preußischen Regierung bestimmt werden und wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung solche Vorkehrungen treffen, daß die Schiffahrt nicht länger als sechs Stunden durch die Bauausführungen unterbrochen wird.

Die gesammte lichte Weite der Brücke von 319 Metern wird auf 3 Stromöffnungen à 48 Meter, 2 Durchlaßöffnungen à 20 Meter, und auf dem Vorlande auf 8 Oeffnungen von je 14,25 Metern und auf 2 Oeffnungen von je 10,50 Metern vertheilt.

Die Unterkanten der Hauptträger der Brücke können bis auf 3,83 Meter über dem Nullpunkt des Weener Pegels, die der Träger der Drehbrücke bis auf 2,82 Meter und die der Träger der übrigen Oeffnungen bis auf 3,22 Meter über Null des genannten Pegels hinabreichen.

Die erforderlichen Schiffsliegeplätze werden auf den in der angehefteten Karte Blatt II. mit schraffirten Schiffen bei A. A. und B. B. oberhalb der Brücke und bei C. C. unterhalb der Brücke bezeichneten Stellen eingerichtet, zum Festlegen der Schiffe sind Bojen mit Schiffsringen auszulegen und am konvexen Ufer Landpfähle anzubringen.

Um die Schiffer rechtzeitig benachrichtigen zu können, ob die Drehbrücke geöffnet oder geschlossen ist, soll zunächst auf der Brücke ein mit Rücksicht auf die Höhe der dazwischen liegenden Deiche bemessener Mast aufgestellt werden, welcher den Schluß der Brücke bei Tage durch einen Korb oder ein

ein ähnliches Merkzeichen, bei Nacht durch zwei übereinander stehende rothe Laternen anzeigt.

Ist die Brücke geöffnet, so wird bei Tage für den Schiffahrtsverkehr kein besonderes Signal gegeben, während das Offenstehen der Brücke bei Nacht durch zwei weiße übereinander stehende Laternen signalisirt werden muß. Außerdem müssen die Durchfahrten der Drehbrücke bei Nacht permanent durch entsprechend aufgestellte Laternen hinreichend beleuchtet werden.

Sollte es sich herausstellen, daß die vorerwähnte Signalisirung nicht genügt, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet, solche nach dem alleinigen Ermessen der Königlich Preußischen Regierung zu vervollständigen, event. für Aufstellung von elektrischen Läutewerken in der Nähe der Liegeplätze zu sorgen.

IV.

Zu Artikel 15. Nr. 3.

Bei Berechnung der Hälfte der Einnahmen, welche die Großherzoglich Oldenburgische Regierung für die Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove an die Westphälische Eisenbahnverwaltung abzuführen hat, ist die Eisenbahnstrecke vom Stationsgebäude zu Leer bis zum äußersten Punkte des Bahnhofs Ihrhove, von dem die Bahn Ihrhove-Neue Schanz abzweigt, in Berechnung zu ziehen. In Beziehung auf den Bahnhof Leer wird das wegen der Oldenburg-Leerer Bahn bestehende Vertragsverhältniß durch die Bestimmung des Artikels 15. Nr. 3. des gegenwärtigen Vertrages nicht geändert; auch übernimmt die Königlich Preußische Regierung keinerlei Verpflichtung zur Herstellung neuer Anlagen auf dem Bahnhof Leer für den Leer-Ihrhover-Neue Schanzer Verkehr der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung.

V.

Zu Artikel 16. des Vertrages.

Wird die vereinbarte Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove Seitens der Königlich Preußischen Regierung gekündigt und Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung eine selbstständige Eisenbahnverbindung zwischen Leer und Ihrhove hergestellt, so wird die Einführung des Oldenburgischen Geleises in den Bahnhof Ihrhove von der Westseite nach der Ostseite desselben verlegt. Zu diesem Zweck wird das Oldenburgische Geleise in derjenigen Richtung, welche auf dem angehefteten Situationsplane Blatt I. durch die blau punktirte Linie angedeutet ist, vom Punkte O ab umgebaut und mit einem Hoch-Niveau-Uebergange über die Westphälische Bahn mit Kurven von höchstens 500 Metern Radius und Maximalsteigungen von 1 : 200 hinübergeführt werden.

So lange als die Mitbenutzung des Geleises von Leer nach Ihrhove dauert, wird die Anlage des vorerwähnten Hoch-Niveau-Ueberganges Seitens der Königlich Preußischen Regierung nicht verlangt werden.

Die Kosten, welche durch die Aenderung der Einrichtungen des Bahnhofs Ihrhove bei Herstellung einer selbstständigen Eisenbahnverbindung von Leer nach Ihrhove entstehen, fallen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zur Last.

VI.

Zu Artikel 17.

Von Seiten der Großherzoglich Oldenburgischen Bevollmächtigten wurde zu diesem Vertrage die Zustimmung des Landtages des Großherzogthums Oldenburg ausdrücklich vorbehalten. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird, sobald dieser Vorbehalt seine Erledigung gefunden hat, die Königlich Preußische Regierung hiervon benachrichtigen. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll demnächst binnen einer, vom Tage der gedachten Benachrichtigung ab zu berechnenden Frist von vier Wochen erfolgen.

Das gegenwärtige Schluß-Protokoll ist in zwei gleichlautenden Ausfertigungen, von welchen einer jeden die darin erwähnten Situationspläne Blatt I. und II. angeheftet sind, von den beiderseitigen Bevollmächtigten vollzogen worden.

Berlin, den 17. März 1874.

(L. S.) Jordan.

(L. S.) Duddenhausen.

(L. S.) Scholz.

(L. S.) Buresch.

(L. S.) Jansen.

(Nr. 8238.) Allerhöchster Erlaß vom 8. September 1874., betreffend die Ausführung der durch das Gesetz vom 17. Juni 1874. zur Ausführung für Rechnung des Staates genehmigten Eisenbahnen.

Auf den Bericht vom 16. Juli d. J. will Ich für die im §. 1. des Gesetzes vom 17. Juni d. J. (Gesetz.-Samml. S. 256.), betreffend die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 50,600,000 Thalern zur Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes, bezeichneten Bahnen das Expropriationsrecht, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach Maßgabe der in den betreffenden Landestheilen geltenden gesetzlichen Vorschriften bewilligen und zugleich genehmigen, daß die Ausführung der fraglichen Bahnen und zwar: 1) von Insterburg über Darkehmen, Goldap und Oletzko nach Prostken zum Anschluß an die Russische Bahn von Bialystock nach Grajewo, 2) von Jablonowo über Graudenz nach Laskowitz und 3) von einem Punkte an der Stargard-Posener Bahn zwischen Rokietnice und Posen über Schneidemühl nach Belgard, Rügenwaldermünde und Stolpmünde der Direktion der Ostbahn in Bromberg, 4) von Dittersbach über Neurode nach Glatz der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, 5) von Kassel über Helsa nach Waldkappel zum Anschluß an die Bahn von Berlin nach Wetzlar der Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M., 6) von Dortmund nach Oberhausen resp. Sterkrade nebst Zechenzweigbahnen der Direktion der Westphälischen Eisenbahn in Münster übertragen wird.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin den 8. September 1874.

Wilhelm.

Achenbach

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) der Allerhöchste Erlaß vom 17. Juni 1874., betreffend die Genehmigung des zwischen der Hannover-Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages wegen Uebernahme der Zinsgarantie für eine Anleihe ersterer Gesellschaft im Betrage von 9¼ Millionen Thaler, sowie die Genehmigung der beschlossenen Abänderungen und Zusätze der Gesellschaftsstatuten, durch die Amtsblätter

   für Hannover Nr. 29. S. 225. bis 233., ausgegeben den 17. Juli 1874.,

   der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 37. außerordentliche Beilage, S. 307. bis 314., ausgegeben den 12. September 1874.,

   der Königl. Regierung zu Minden Nr. 30. S. 148. bis 156., ausgegeben den 25. Juli 1874.,

   der Königl. Regierung zu Kassel Nr. 27. S. 149. bis 156., ausgegeben den 25. Juli 1874.,

   der Königl. Regierung zu Potsdam Nr. 30. dritte Beilage S. 1. bis 9., ausgegeben den 24. Juli 1874.;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 22. Juni 1874., betreffend die Verleihung des Expropriationsrechts und der fiskalischen Vorrechte an den Kreis Neidenburg für den Ausbau und die Unterhaltung der Straße von Neidenburg über Lissaken und Usdau nach dem künftigen Bahnhofe Koschlau der Marienburg-Mawlaer Eisenbahn, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg Nr. 35. S. 278., ausgegeben den 27. August 1874;

3) das Allerhöchste Privilegium vom 22. Juni 1874. wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Obligationen des Neidenburger Kreises im Betrage von 45,000 Thlrn. II. Emission durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg Nr. 35. S. 278. bis 280., ausgegeben den 27. August 1874.;

4) das Allerhöchste Privilegium vom 22. Juli 1874. wegen eventueller Ausfertigung auf den Inhaber lautender Stadt-Obligationen der Stadt Neustadt, Kreises Magdeburg, im Betrage von 450,000 Mark Reichswährung durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 35. S. 267. bis 269., ausgegeben den 29. August 1874.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).